

Fragment nowej drogi prowadzącej z Morskiego Oka na Szpiglasową Przełęcz

TURYSTA w POLSCE

ROK III. • NR. 10-11 • KRAKÓW—WARSZAWA
PAŹDZIERNIK—LISTOPAD • 1937

PRZYGOTOWUJEMY FIS-a



Zakopane w zimie na tle Tatr. Fot. Dr A. M. Wieczorek.

Jest dziś już rzeczą prawie przesądzoną, że Zakopane będzie w lutym 1939 r. widownią wielkich zawodów we wszystkich gałęziach sportów zimowych. W 20-to lecie Polskiego Związku Narciarskiego odbędą się tam Mistrzostwa Świata w narciarstwie, hockeju na lodzie i Mistrzostwa Europy w jeździe figurowej na łyżwach. Krótko mówiąc bez mała cały program olimpijski.

Łatwo ocenić wagę decyzji podjętej przez PZN jeżeli się zważy, że mamy tu właściwie do czynienia z wysiłkiem organizacyjnym, technicznym i propagandowym równym Olimpiadzie. A równocześnie trzeba wyraźnie podkreślić, że mamy tu do czynienia z wysiłkiem propagandowym jakiego dotychczas w Polsce poza może organizacją Challengów lotniczych nie podejmowano. Bo przecież przez dwa tygodnie lutego 1939 r. Zakopane gościć będzie elitę sportowców zimowych całego świata, szpalty dzienników zagranicznych pełne będą przez kilka tygodni odgłosów zawodów zakopiańskich, radio przynosić będzie codziennie reportaże ze stadionów i skoczni, fotografia, film rozniosą wiadomość o Polsce jako kraju sportów zimowych po całym świecie.

Czy potrzebny jest taki wielki wysiłek propagandowy? Powiedzmy otwarcie Zachodnie Podkarpacie coraz silniej przechodzi na przemysł turystyczny. Podhale żyje z turysty od lat. Coraz szersze rzesze ludności Zachodniego Podkarpacia zaczynają już to częściowe już to całe utrzymanie czerpać z ruchu turystycznego. W interesie ogólnopaństwowym musimy nastawiać się na ściągnięcie jak największej liczby cudzoziemców do Polski, musimy starać się o to, by odsetek gości zagranicznych w naszych stacjach turystycznych stale wzrastał. Musimy ściągnąć do Polski potężny strumień zagranicznych turystów. A tego rodzaju wyników nie osiągniemy bez potężnych wysiłków propagandowych. Falę międzynarodowych turystów możemy pozyskać tylko dwoma sposobami — potężną propagandą i doskonałymi urządzeniami dla przyjęcia gości. Jeżeli uzmysłowimy sobie, że Zakopane stało się znanym na terenie międzynarodowym dzięki pomyślnej organizacji pierwszych zawodów FIS w roku 1929; jeżeli będziemy pamiętali o tym, że do dziś dnia wiąże się za granicą słowo Tatry i Zakopane z tymi zawodami, to czyż trzeba jeszcze uzasadniać potrzeby podjęcia na nowo również skutecznego choć nierównie trudniejszego wysiłku propagandowo-organizacyjnego.

Pozostaje oczywiście zagadnienie technicznego przygotowania terenu tej przyszłej Olimpiady. Trzeba podjąć cały szereg inwestycyj, które dadzą terenowi zawodów w 1939 r. potrzebne dla ich odbycia i przyjęcia turystów urządzenia techniczne. Wielokrotnie ostatnimi czasy zwracano uwagę na bardzo istotny brak na jaki cierpi Zakopane w porównaniu z niektórymi innymi stacjami turystycznymi Polski, brak inwestycyj mających na celu interes ogólny, inwestycyj publicznej użyteczności, które w przeciwstawieniu do inwestycyj prywatnych dla ruchu turystycznego przeznaczonych, są w Zakopanem jeszcze w dużym zaniedbaniu. Ostatnie lata przyniosły nam zmianę na lepsze. Powstała kolejka na Kasprowy. Ministerstwo Komunikacji wybrukowało ulice i dojazd do Kuźnic, Fundusz Pracy dał miastu pieniądze na kanalizację. Obecnie jednak trzeba podjąć jeszcze potężny wysiłek dokonania inwestycyj pośrednio tylko opłacalnych, które jednak są konieczne by Zakopane skutecznie mogło ubiegać się o odpowiednie przyjęcie turystów zagranicznych.

A więc przede wszystkim inwestycje czysto sportowe. Wielka skocznia na Krokwi znajduje się obecnie w przebudowie. W jesieni przebudował PZN skocznię tak, że już w obecnym sezonie zimowym będzie ona miała profil definitywny i spodziewać się należy, że osiągnie się obecnie długości ponad 80 metrów. Na przyszły rok pozostanie tylko wybudowanie trybun i urządzenie instalacji oświetlenia, sygnalizacji, głośników itd. Obok skoczni wielkiej powstała mała skocznia treningowa albowiem powiększony „mamut" jest już za trudny dla treningu.

Drugą inwestycją jaka powstać musi w sezonie letnim 1938 jest sztuczne lodowisko. Jest ono koniecznym warunkiem przyznania Polsce organizacji mistrzostw hockejowych i łyżwiarskich i przy dość kapryśnym klimacie zakopiańskim jest ono pierwszorzędną i palącą potrzebą. Lodowisko takie może być eksploatowane od grudnia do maja i stanowić będzie poza zawodami pierwszorzędną atrakcję Zakopanego.

Wreszcie dla biegów zjazdowych, do których wykorzystana będzie w pełni kolejka na Kasprowy, — koniecznym jest przygotowanie nowych zupełnie i odpowiednio długich tras zjazdowych, które już są gotowe i będą mogły być jeszcze tej zimy wypróbowane.

Z inwestycyj luźniej z zawodami związanych wymienić należy przede wszystkim projekt przebudowy „Sokoła", który przez dobudowanie skrzydła po stronie sąsiadującej ze stadionem, otrzyma pomieszczenia na obszernie zakrojony ośrodek wychowania fizycznego. Pomieszczenia te będą służyć dla ujęcia techniczno-sportowych służb zawodów, a na stałe tworzyć będą w Zakopanem pierwszorzędny ośrodek wychowania fizycznego, którego tam tak bardzo potrzeba.

Dalej dla obsługi ruchu turystycznego, a przede wszystkim dla pomieszczenia turystów zmotoryzowanych, których napływ w związku z postępem prac przy drodze Kraków—Zakopane zapewne wzmoże się znacznie, buduje Liga Popierania Turystyki nowoczesny garaż samochodowy. Będzie on gotowy na zawody.

Na terenie biegów zjazdowych i slalomu powstanie nowe wielkie schronisko (hotel turystyczny) na Kalatówkach. Stare, dawno wysłużone schronisko ulegnie likwidacji, a w miejsce jego w dogodniejszym położeniu wybuduje Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy nowy budynek, który będzie pierwszorzędnym ośrodkiem ruchu narciarskiego, umożliwi sprawne organizowanie zawodów na terenie Kalatówek i Suchego Żlebu, umożliwi dalej obsłużenie nawet kilku tysięcy widzów zgromadzonych na Kalatówkach, a wreszcie poza zawodami stanie się ośrodkiem życia narciarskiego w górach. Ten renesans Kalatówek obserwujemy już od dwóch lat i wzrastający stale ruch wymaga odpowiedniego zaopatrzenia. Z inwestycją tą łączy się budowa odpowiedniej drogi z Kuźnic na Kalatówki, a raczej przystosowanie istniejącej drogi do potrzeb komunikacji motorowej, jako drogi jednokierunkowej z wyjazdem na Kalatówki a zjazdem tzw. Dolnymi Kalatówkami.

Nie wspominam tu oczywiście o wielkich inwestycjach o charakterze użyteczności publicznej prowadzonym przez Ministerstwa: Komunikacji i Poczt i Telegrafów na terenie Zakopanego. Oczywiście inwestycje te są prowadzone niezależnie od organizowanych zawodów, niemniej jednak są w dużej mierze zgrane w czasie z zamierzoną imprezą. Są to: budowa nowego gmachu pocztowego, budowa nowego dworca kolejowego na Cichej Wodzie i wreszcie wprowadzenie ostatniego odcinka szosy Kraków—Zakopane do miasta Zakopanego przez Gubałówkę. Część tych robót będzie już w roku 1939 gotowa.

Tak więc przygotowywanie FIS-a 1939 będzie zarazem uzbrajaniem Zakopanego w szereg inwestycyj niesłychanie potrzebnych, których dotychczas nie było.



Kalatówki. Fot. Fr. Skotnicki.



WYSZKOLENIE NARCIARSKIE

Postawienie na odpowiedniej stopie wyszkolenia narciarskiego jest stałą bolączką wszystkich krajów, gdzie narciarstwo w szybkim tempie pozyskało szerokie rzesze zwolenników. Jedynie kraje północne, gdzie jeździ każdy od dziecka z problemem tym nie mają kłopotu. Również wszędzie w okolicach górskich gdzie zima panuje długo i narciarstwo stało się potrzebą codziennego użytku a młode pokolenie wyrasta już na deskach, problem ogólnego szkolenia narciarskiego prawie że nie istnieje.

Wszędzie jednak tam, gdzie okres zimy jest krótki, gdzie z nartami zapoznają się ludzie na krótko w ciągu zimy oraz w bardzo różnym nieraz wieku, problem odpowiedniego szkolenia jest trudny i nastręczający sferom kierowniczym wiele kłopotu.

U nas w Polsce, gdzie narciarstwo dzięki intensywnej akcji tak wojska, władz w. f. jak i w przeważnej mierze P. Z. N.-u, rozwinęło się w ostatnich latach w tempie niebywałym, organizacja szkolenia narciarskiego była i jest z wielu powodów trudną sprawą.

Szeroko pomyślana akcja krzewienia narciarstwa wymagała i szeroko rozbudowanych kadr nauczycielskich. W zrozumieniu tej sprawy P. Z. N. starał się od szeregu lat o jak najliczniejsze kadry nauczycielskie tworząc kursy instruktorskie, komisje egzaminacyjne itd. opierając swą akcję wyszkoleniową na opracowanych zasadach akcji wyszk. P. Z. N.

Równolegle z akcją P. Z N.-u szła w tym kierunku akcja wojska, władz i uczelni w. f. oraz władz szkolnych. W wyniku tego powstały liczne szeregi instruktorów pochodzące z różnych sfer i środowisk o bardzo różnym stopniu umiejętności nauczania i pedagogicznych jak i różnym poziomie technicznym.

Różny poziom wiedzy, różne metody nauczania oraz bardzo różny poziom kursów instruktorskich i komisji egzaminacyjnych, jak i bardzo nierówne odbywanie praktyki instruktorskiej z biegiem lat powiększyły w jeszcze większym stopniu różnicę wartości poszczególnych instruktorów. Zmieniająca się z czasem pod wpływem biegów zjazdowych i rozszerzona skala techniki narciarskiej oraz wpływ tzw. naturalnej metody nauczania na poglądy w nauczaniu narciarstwa wspólnie z powyżej przytoczonymi czynnikami wyłoniły konieczność bliższego zajęcia się tymi sprawami. W należytym zrozumieniu wspomnianych bolączek szkolenia narciarskiego P. Z. N. zapoczątkował w kwietniu b. r. akcję przeszkalania instruktorów, przeprowadzając dwa kursy unifikacyjne, które ukończyło w sumie około 100 instruktorów.

Sprawa ta wymagała jednakże ciągłości i zorganizowanego ujęcia. Należało również w obliczu zawodów F. I. S. mających się odbyć w r. 1939 w Polsce odciążyć w pracy nad tą zaczętą akcją komisję sportową, która tę pracę zapoczątkowała, aby mogła zająć się jedynie przygotowaniem zawodników do wspomnianych zawodów. Dlatego też Rada Narciarska P. Z. N. na wniosek Zarządu Głównego powołała do życia komisję wyszkoleniową, która otrzymała zadanie: zająć się całokształtem ogólnego szkolenia narciarskiego.

Do komisji wyszkoleniowej powołani zostali spośród nauczycieli narciarskich P. Z. N. specjalni fachowcy, którzy wykazali duże doświadczenie i przygotowanie w dziedzinie szkolenia narciarskiego, tak pod względem teorii jak i praktyki. Przy komisji został również utworzony dział lekarski spośród wybranych lekarzy sportowych.

Jako zasadniczy zakres działania komisji wyszkoleniowej ustalono co następuje:

1) Opracowanie wytycznych nauczania i zasad jazdy na nartach.
2) Organizacja szkolenia nauczycieli narciarstwa oraz ich przeszkalanie.
3) Zajęcie się sprawą tzw. szkół narciarskich zatwierdzanych przez P. Z. N.
4) Organizacja ogólnego szkolenia narciarskiego.

Jako zadanie dla działu lekarskiego postawiono opiekę lekarską nad szkoleniem narciarskim.

Jako odnośne organy komisji wyszkoleniowej przy Okręgach zostały ustanowione referaty wyszkoleniowe, z odpowiednim zakresem działania.

Komisja wyszkoleniowa przystępując do pracy wysłała w pierwszej kolejności ze względu na aktualną potrzebę do Okręgów, klubów i towarzystw wytyczne do organizowania suchej zaprawy i rozesłała wszystkim nauczycielom narciarstwa gratisowo programy suchej zaprawy z uwzględnieniem podziału na różne grupy w zależności od wieku, płci i sprawności. Z kolei opracowano w skrócie do kalendarzyka narciarskiego „Wytyczne nauczania i zasady jazdy na nartach".

Przed sezonem zimowym komisja wyszkoleniowa ma wydać w całości „Wytyczne nauczania i zasady jazdy na nartach" oparte na dotychczasowych doświadczeniach i zdobyczach z dziedziny nauczania narciarstwa uwzględniając również spostrzeżenia, uwagi i doświadczenia jakie porobiono na kursach unifikacyjnych. W wydanym skrócie do kalendarzyka narciarskiego opracowane zostały już na podstawie wspomnianych doświadczeń zakresy i toki lekcyjne dla kursów szkolenia ogólnego i instruktorskich z uwzględnieniem dzieci, młodzieży, płci, wieku oraz sprawności.

Wytyczne nauczania i zasady jazdy na nartach uwzględniają stosowanie i tzw. metody naturalnej i metody tzw. sztucznej, z tym że dla młodzieży i dzieci stosowana jest wyłącznie metoda naturalna, natomiast dla reszty kategorii uczących się obie metody jako metoda mieszana. Przy tym im mniej sprawni i starsi są uczący się, tym więcej stosowana jest metoda sztuczna. Wytyczne nauczania będą na podstawie doświadczeń z każdego sezonu przepracowywane i poprawiane celem wypracowania jak najlepszej metody. W ciągu sezonu będzie specjalnie badaną ostatnio lansowana metoda nauczania i technika jazdy bez skrętów rozmachowych laskami i ramionami, jako mająca więcej zabezpieczać przed złamaniami kończyn dolnych i skręceniami w stawie kolanowym.

W odniesieniu do organizacji wyszkolenia komisja wyszkoleniowa przepracowała dotychczasowe „Zasady akcji wyszkoleniowej P. Z. N." dostosowując je do aktualnych potrzeb.

Nowe te „zasady" zostaną drukiem wydane w dniach najbliższych. W odniesieniu do zasad poprzednich zostały wprowadzone następujące ważniejsze zmiany:

1) Podział instruktorów na honorowych, amatorów i zawodowych z tym, że nauczać mogą jedynie instruktorzy amatorzy zawodowi.

2) Szkolenie nauczycieli odbywać się będzie przy Okręgach na 10—14 dniowych obozach jedynie do stopnia pomocnika instruktora.

3) Szkolenie nauczycieli od instruktora włącznie do trenera odbywać się będzie centralnie w tzw. Centrum Szkolenia kadr nauczycielskich P. Z. N. skrót C. S. P. Z. N. Centrum szkolenia jest to stała kadra nauczycielska zawodowa z kierownikiem na czele, który przeprowadzać będzie obozy instruktorskie i trenerskie w różnych ośrodkach zimowych dla poszczególnych względnie kilku razem Okręgów.

4) Przeszkalanie nauczycieli narciarstwa odbywać się będzie również w C. S. P. Z. N. na 7—10-dniowych obozach.

Dotychczasowi instruktorzy winni przejść przeszkolenie w ciągu dwóch nadchodzących sezonów — poza tym każdy nauczyciel narciarstwa od stopnia instruktora włącznie w górę winien przejść przeszkolenie; amator co 4 lata, zawodowy co 3 lata i wtedy będzie otrzymywał odnowioną legitymację.

Poza tym opracowano cały szereg przepisów z zakresu uprawnień i obowiązków tak nauczycieli zawodowych jak i amatorów.

Nauczyciele narciarstwa dla wyróżnienia się i tym samym zwalczania pokątnego nauczania będą nosić specjalne opaski na rękawach, numerowane i z pieczęcią P. Z. N. wydawane razem z nowo wprowadzonymi legitymacjami.

Ustalono Komisje Egzaminacyjne Okręgowe dla egzaminowania na pomocnika instruktora oraz Centralną Komisję Egzam. K. W. dla egzaminowania na wszystkie inne stopnie. Również ustalono zakresy egzaminów. Prócz powyższych przepisów ustalono przepisy i warunki zatwierdzania tzw. Szkół narciarskich i stałych kursów narciarskich, oraz normy należności dla nauczycieli amatorów i oddzielnie zawodowych i wysokość opłat za pobieranie nauki w Szkołach narciarskich. Wszystkie te przepisy wyjdą w najbliższych dniach w „Zasadach akcji wyszkoleniowej P. Z. N." oraz najbliższym komunikacie komisji wyszkoleniowej. Tak wyglądają dotychczasowe prace przedsezonowe z zakresu wyszkolenia narciarskiego.

ZNIŻKI ZIMOWE KOLEJOWE



Zwardoń w zimie. Fot. J. Dańda.

W nowym sezonie narciarze zorganizowani korzystać będą na kolejach państwowych z systemu udogodnień taryfowych, odbiegającego dość znacznie od praktykowanego w ciągu ostatnich lat.

Dotychczas członkowie P. Z. N. korzystali z biletów ryczałtowych 1000-kilometrowych, 2500-kilometrowych, z biletów weekendowych narciarskich oraz z ulg grupowych, a poza tym mieli też do dyspozycji zwykłe bilety świąteczne, dostępne dla ogółu podróżnych.

Ponadto w dziale ulg sportowych można było korzystać z ulg na obozy, kursy, zawody, przejazdy instruktorów ze zniżki na podstawie zleceń organów Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i P. W.

Ten system, uznany w trudnych warunkach dochodowości ruchu osobowego na PKP jako mniej więcej zadawalniający potrzeby zorganizowanych narciarzy — posiadał jednak wiele niedociągnięć i uciążliwości w zastosowaniu praktycznym.

Bilety wielokilometrowe, drukowane w ośmiu różnych gatunkach, wymagały dużego nakładu na każdy sezon osobno. Obszar ich ważności ulegał nieustannym uzupełnieniom, tak co do stacyj wyjazdowych, jak i docelowych. Wypisywanie każdego przejazdu, dwukrotnie, na odcinku kolejnym jak i w kontrolnym spisie zużytych kilometrów, zabierało dużo czasu. Przy tym łatwo było o pomyłki, nieporozumienia przy kontroli, oraz trudności z dopłatami do wyższej klasy czy pociągu. Mnożyły się też przypadki wpisów samowolnych i nadużyć oraz wykorzystywania biletów w celach nieturystycznych. Na przykładzie tym okazało się dobitnie jak niekorzystne jest odbieganie od prostego sposobu odprawy jakim jest sprzedaż biletu gotowego, kartonowego, z określoną ulgą procentową, która jest najbardziej zrozumiała, budzi najmniej wątpliwości i wydawana jest najszybciej.

Z tego względu koncepcja biletu wielokilometrowego zastąpiona zostanie w sezonie bieżącym wydawaniem dla zorganizowanych narciarzy biletów indywidualnych, jednokierunkowych oraz powrotnych.

Prawo do ulgi będzie miał członek PZN, który okaże ważną legitymację narciarską a ponadto zakupi ważną na sezon książeczke narciarską, która będzie wydawana przez wszystkie większe stacje PKP za cenę 10 złotych. Na podstawie książeczki będzie można nabyć:

a) bilety indywidualne ze zniżką 50% ze wszystkich stacyj PKP do stacyj położonych na głównych odcinkach turystyki narciarskiej na Podkarpaciu, do których zaliczono odcinki Biała Lipnik—Zwardoń, Wapienica—Głębce, Hucisko—Jeleśnia, Sucha—Zakopane, Chabówka—Łososina W., Rytro—Krynica, Komańcza—Łupków, Rozłucz—Sianki, Skole—Ławoczne, Wygoda—Dolina—Broszniów, Nadwórna—Woronienka. Przejazd musi się odbyć na co najmniej 30 km. Taką samą ulgę stosuje się też w kierunku odwrotnym.

b) bilety powrotne z ulgą 50% w relacjach weekendu lokalnego a mianowicie:

1) na teren Gór Świętokrzyskich ze stacyj Zagłębia, Śląska, Łodzi, Warszawy, Radomia, Lublina

2) na teren Nałęczowsko-Puławski z Warszawy, Lublina, Radomia

3) na tereny Małego Beskidu z Krakowa i niektórych stacyj śląskich

4) na teren Szwajcarii Kaszubskiej ze stacyj miast pomorskich, nadmorskich i Poznania

5) na teren Suwalszczyzny, do Druskienik i Naroczy z Warszawy i Wilna

6) na różne inne tereny lokalnych zainteresowań weekendową turystyką narciarską. Bilety tego rodzaju będą ważne od piątku po południu do poniedziałku rano, z powrotem najwcześniej w niedzielę.

W książeczce narciarskiej kasa biletowa będzie jedynie stemplowała kolejne rubryki wydając bilety kartonowe, ulgowe, jednokierunkowe, czy też powrotne.

Pierwszy bilet musi być nabyty od razu przy zakupieniu książeczki ze stacji na której wydano książeczkę w kierunku na teren narciarski.

Jak widać z tego krótkiego zobrazowania nowych przepisów — chodzi tu o pewnego rodzaju ulgę indywidualną, za korzystanie której trzeba uiścić z góry pewną należność, tak iż rzeczywiste ustępstwo nie wynosi 50%, lecz nieco mniej, tym mniej im posiadacz rzadziej korzysta z książeczki.

Zachęca to posiadacza do częstego odbywania przejazdów w obszarze ważności ulgi, dając mu znaczne korzyści. Jadąc np. z Warszawy do Zakopanego i z powrotem płacił narciarz do dzisiaj za bilet 1000-kilometrowy 30 złotych, gdy obecnie zapłaci 20 zł 20 gr + 10 zł = 30 zł 20gr, lecz za to drugim razem już tylko 20 zł i 20 gr.

Uzależnienie wartości ulgi od jej częstotliwego wykorzystania przy prostym sposobie odprawy czyni nową ulgę o wiele praktyczniejszą niż bilety 1000-kilometrowe.

Odpadną przy tym częste nadużycia w postaci używania ulgi do pozornych przejazdów turystycznych w ruchu między miastowym do czego wykorzystywano stacje docelowe położone koło wielkich miast.

Zgodnie z celami polityki narciarskiej jako główny teren docelowy turystyki obrano obecnie tylko Karpaty, pozostawiając małe tereny wyłącznie w orbicie lokalnych ulg weekendowych narciarskich. Nie będzie więc można np. jeździć ze Lwowa do Warszawy pozorując to zainteresowaniem się terenem podwarszawskiego weekendu itp.

Wobec wprowadzenia ulgi indywidualnej odpadnie już, jako zbędna, mniejsza ulga grupowa, natomiast w zakresie ściśle sportowym nastąpiły już zmiany przepisów o ulgach dla instruktorów narciarskich, uczestników obozów i kursów narciarskich.

Instruktorzy cywilni P. Z. N. w wieku do lat 46 korzystać będą na zasadzie legitymacji wydanej przez Państwowy Urząd WF i PW w okręgu swego działania z ulgi wg. taryfy wojskowej, przy czym poszczególne przejazdy odbywać się będą na podstawie zaświadczeń, które wyda instruktorom Polski Związek Narciarski stosownie do planu zatrudnienia instruktorów.

Uczestnicy kursów i obozów usprawniających, w wieku do 46 lat, korzystać będą z ulgi 50% przy przejazdach indywidualnych a 66% przy przejazdach w grupach od 5 osób. Lista obozów i kursów ustalona zostanie przez Państwowy Urząd WF i PW na sezon. Pobyt w obozie lub kursie musi trwać najmniej 6 dni, ażeby zniżkę stosować na przejazd z powrotem. Wystawianie zaświadczeń na obozy i kursy wymienione w liście powierzono Polskiemu Związkowi Narciarskiemu.

Zastąpiono w ten sposób wydawanie zleceń przez organa Państwowego Urzędu WF i PW wydawaniem zaświadczeń przez organizację zrzeszonych narciarzy, przeprowadzając ściślejsze rozróżnienie kategoryj przejazdów i warunki zastosowania.

W ten sposób odpadną z zakresu ulg sportowych — zwykłe wycieczki weekendowe, dla których wystarczy książeczka narciarska.

Nowa regulacja dla narciarzy nie usuwa ogólnych ulg świątecznych ze zniżką mniejszą (33%). W ten sposób narciarz krakowski będzie miał do wyboru skorzystanie z ogólnej zniżki świątecznej, bądź ze zniżki codziennej, większej, na podstawie książeczki narciarskiej.

Przeprowadzenie zasad i obszaru ważności książeczki narciarskiej było przedyskutowane z przedstawicielami Polskiego Związku Narciarskiego. Nowa regulacja uważana jest za niemniej korzystną od poprzedniej, chociaż kładzie ona większy nacisk na częstotliwość korzystania z ulgi.

Wschodnio-karpackie kolejki leśne

Nadchodzi zima. Jeszcze parę tygodni, a czuby Czarnohory i najwyższe szczyty i granie gorgańskie, przypruszy siwizna, która rychło zamieni się najpierw w czapę śnieżną, a wreszcie w połowie grudnia cała ta górska kraina, stanie się jak co roku znowu najmilszym Eldoradem każdego narciarza.

Już teraz w pogwarkach z towarzyszami niezapomnianych wypraw i raidów narciarskich, układa się plany zimowych wędrówek, w których na pierwszym miejscu są, jak zwykle Karpaty Wschodnie, a przede wszystkim Czarnohora i Gorgany.

W wyprawach tych ważnym problemem były zawsze trudności komunikacyjne, które zmniejszając się z roku na rok, obecnie będą niemal zupełnie usunięte. Tak ważny bowiem czynnik turystyki w Karpatach Wschodnich — kolejki wąskotorowe, doczekały się świeżo uregulowania dla potrzeb turystyki.

Jak wiadomo w Karpatach Wschodnich czynne są następujące kolejki:

Lasy Państwowe są właścicielami jednych z najważniejszych linij kolejek leśnych a mianowicie: Worochta—Foreszczenka (około 14 km), Mikuliczyn—Łedeskul (około 19 km), Nadwórna—Rafajłowa (około 34 km), (z odgałęzieniami z Zielonej do Zieleniczki i z Rafajłowej do Doużyńca), z Broszniowa do Meczywki (około 36 km), z Wygody do Sołotwiny Mizuńskiej (około 35 km) i z Bolechowa do Chyrawy (około 33 km). Z wymienionych tu linij, Administracja Lasów Państwowych, otrzymała właśnie niedawno zezwolenie na prowadzenie normalnego ruchu osobowego na dwu najważniejszych, a to: z Worochty do Foreszczenki, oraz z Nadwórnej do Rafajłowej. Na pozostałych liniach kolejek leśnych nie ma dotychczas normalnego ruchu pasażerskiego, gdyż służą one niemal wyłącznie dla eksploatacji drzewa.

Prócz tego istnieje kilka ważnych linij, których właścicielami są firmy prywatne. Należą tu: linia Broszniów—Osmołoda—Brusztury (około 60 km) z odgałęzieniami z Osmołody do przyst. Jajko i z Mszany do Czornej Riki (około 30 km). Jest to najważniejsza bodaj linia, prowadząca w głąb Gorganów do samego rdzennego grzbietu karpackiego u źródeł Łomnicy. Linia ta posiada odgałęzienie od Perehińska przez Porohy do Huty (około 20 km), które pozostaje obecnie pod zarządem Polsko-Szwajcarskiej Spółki Leśnej z siedzibą w Sołotwinie. Dalej na zachód mamy linię, biegnącą z Wygody do źródeł Świcy (około 36 km), własność firmy Silwinia w Wygodzie.

Wreszcie już na terenie Bieszczadów w Skolszczyźnie, znajduje się kolejka Skole—Koziowa, z odgałęzieniem do Butywli (około 25 km), własność firmy Br. Groedel w Skolem. Dalej na zachód znajduje się jeszcze linia kolejki, prowadzącej ze Synowódzka Wyżnego do Majdanu, z odgałęzieniem do Rybnika (około 60 km), własność firmy Godulla w Synowódzku Wyżnym i z Turki n/Stryjem do Zawadki (około 20 km).

Chcąc na wycieczkach korzystać z tych kolejek trzeba pamiętać o pewnych ogólnych zasadach.

Każda z tych kolejek odjeżdża zwykle tylko w dni robocze z tartaku, znajdującego się w stacji początkowej, w godzinach porannych między 6-tą a 7.30, prowadząc zwykle puste platformy, rzadziej po jednym krytym wagoniku, zdatnym do przewozu podróżnych i powraca z gór w godzinach popołudniowych z ładunkiem drzewa. Do tego trzeba więc dostosować plan wycieczki. Poza tym zarządy tych kolejek posiadają również kilku-osobowe drezyny motorowe, będące najodpowiedniejszym środkiem komunikacji. Korzystać z nich można po zgłoszeniu się i zamówieniu uprzednim w zarządzie danej kolejki, przy czym koszt przejazdu wynosi przeważnie równowartość zużytej benzyny i nieznaczną opłatę dla szofera. W razie potrzeby przewiezienia większej wycieczki, należy zarząd kolejki uprzedzić na kilka dni naprzód, zamawiając odpowiednią ilość wagonów na przejazd i podając z góry ilość uczestników wycieczki.

Korzystanie przez turystów z kolejek leśnych odbywało się dotąd zwyczajowo na zasadzie każdorazowego zezwolenia zarządu, którego nigdy nie odmawiano. Formalnie jednak kolejki te nie miały prawa przewozu pasażerów, i dopiero w ostatnich czasach unormowano tę sprawę. I tak na linii Broszniów—Osmołoda i Wygoda—Świca wprowadzono ruch uregulowany przepisami i oparty o odpowiednie uprawnienia. Obecnie finalizuje się w Ministerstwie Komunikacji, długo odwlekana i oczekiwana przez turystów sprawa uregulowania ruchu pasażerskiego na dwu dalszych, najważniejszych dla turystyki, liniach kolejek leśnych w Karpatach Wschodnich, a to na linii Worochta—Foreszczenka i Nadwórna—Rafajłowa.

Przed nastaniem sezonu zimowego, linie Worochta—Foreszczenka i Nadwórna—Rafajłowa, pozostające pod zarządem Administracji Lasów Państwowych, otrzymają rozkład jazdy, dostosowany do potrzeb turystyki i odpowiednią komunikację, dostosowaną do rozkładu jazdy normalnych pociągów pasażerskich. Możliwym jest również, że jeszcze tej zimy, ukażą się na tych liniach prymitywne może, ale w każdym razie wygodniejsze od otwartych platform dotychczasowych kolejek leśnych — kryte kilkunasto-osobowe autobusy szynowe.

W razie wprowadzenia ruchu pasażerskiego na tych kolejkach drezynami motorowymi, lub autobusami szynowymi, eksploatacja ruchu pasażerskiego będzie bardziej ekonomiczna, gdyż dotychczas zarządom kolejek nie zawsze opłacało się przewożenie małej nieraz ilości podróżnych, do czego potrzeba było uruchamiania osobnego pociągu.

Podając tych parę szczegółów, tyczących kolejek leśnych, chcieliśmy wskazać nieznającym Karpat Wschodnich turystom, nieznane im zapewne jeszcze możliwości skorzystania z udogodnień komunikacyjnych w tych pozbawionych kolei i dróg okolicach, i mamy nadzieję, że przyczynią się one do ułatwienia turystyki w te strony.

„Włóczęga".



Kolejka w dolinie Swicy. Fot. A. Zieliński



Kolejka Worochta—Foreszczenka. Fot. J. Jaroszyński



Kolejka leśna Karpaty Wschodnie. Fot. J. Jaroszyń

RYKOWISKO



Po upłazach, płajach, połoninach, po mrocznym kniej gęstowiu toczy się potężny chorał, szczytów zadumanych sięga i ku dolinom w mglistym milczeniu pogrążonym spływa. Jest to pieśń nad pieśnie, jest to zew odwiecznej dzikiej kniei, zew miłości żywiołowej nieznającej tam ani konwenansów... Rykowisko! Ileż w tym słowie magicznym tai się urojeń, uniesień, marzeń niespełnionych i nadziei kuszącej a zwodniczej. Rykowisko! To poszum melancholijnych świerczyn, jedlin poważnych, buków złotem i czerwienią zalanych... To poszmer i pogwar potoków górskich żłobiących zbocza... To poświst wiatru na połoninie... To łomot serca myśliwskiego bijącego tętnem czarodziejki przyrody! Rykowisko — to trudy nielada, wspinaczka uciążliwa, współżycie z duchem kniei, z duchem głazów i szutrów spod nóg się usuwających, to walka z powalonymi w poprzek ścieżyny olbrzymami-zwałami pni, korzeniwa i chrustu. Rykowisko — to ostry dym koliby zagubionej gdzieś w odludnym pustkowiu, to godziny samotnego wyczekiwania i podchodzenia zwierza wespół z małomównym przewodnikiem i gorączka nasłuchiwania grzmiących złowrogich lub tryumfalnych poryków!

Polowanie na jelenie — zwłaszcza karpackie — podczas rykowiska jest doprawdy jedną z największych atrakcyj, na jakie może sobie pozwolić dzisiejszy myśliwy. Jest to źródło upojeń i przeżyć tak wzniosłych i niepowszednich, że prawie żadne inne łowy nie mogą dorównać polowaniu na upatrzonego, z trudem wielkim, wprost nadludzkim zdobywanego byka! Walory tego polowania podnoszą się jeszcze więcej dzięki wielkim możliwościom turystycznym, jakie się wówczas przedstawiają myśliwemu. Może on przy tej sposobności niejeden wyczyn sportowy wprowadzić w życie — odbyć piękną wspinaczkę, zwiedzić ciekawsze szczyty i zakątki pierwotnych naszych gór, chroniących drogocenne skarby przyrody. Dzięki istnieniu schronisk turystycznych podróż ta staje się mniej uciążliwa i w chwili załamania się sił „ducha i ciała" myśliwy może liczyć na chwilę miłego wypoczynku. Polowanie podczas rykowiska daje również możność dokonywania szeregu cennych obserwacyj przyrodniczych; czasem włodarza gór — niedźwiedzia się napotka, buszującego w zaroślach, czasem ryś ostrowidz lub wilk się nawinie — wiele tajemniczych objawów ich życia daje się wówczas podpatrzeć. Najcenniejszą i najbardziej niezapomnianą staje się moim zdaniem nie ta chwila, kiedy uwieńczony książę gór pada rażony celnym strzałem, lecz ta, gdy po raz pierwszy podnieceniem, ekstazą rozkołysze duszę myśliwego zew rycerski — poryk tęskniącego do łani, lub grożącego rywalom byka.

Czasem dwugłos walczących o berło władców, czasem trio potężne, od którego knieja cała i bryły skał zda się dygocą, rozlega się w ciszy wieczornej, wśród ciemnej nocy lub w godzinie przedświtu. Polowanie się zaczyna właśnie od wsłuchiwania się w głosy byków i orientowania się w tych basach i barytonach — który z nich należy do prawdziwie kapitalnej sztuki! Pomaga przy tym podprowadzający, pełniący czasem — o ile sam myśliwy ryczeć nie umie — funkcje wabiarza. Wabienie odgrywa rolę doniosłą: myli czujność byków, podnieca je — w zależności od tonu i celu wabienia. Można wabić cienkim nosowym głosem łani, można wabić porykiem złoszczącego się byka lub intonować jego tęskny zew do miłości. Gdy kierunek podchodu został ustalony, podprowadzający — jakiś Hryćko lub Iwan, dziecię kniei — przeważnie kłusownik z dziada pradziada, poczyna się skradać i wskazywać drogę. Zaczyna się uciążliwe podprowadzanie pod byka po wertepach, złomach, szutrowiskach, wykrotach, usypiskach, i mrocznych haszczach. Jeleń milknie. Porykuje znowu to tu, to tam. Przechodzi z jednej polanki na drugą, odprawia swe gody i walczy z przeciwnikiem. Myśliwy przez ten czas tęskni, boryka się z przeszkodami, przezwycięża tysiące nieoczekiwanych trudności i stara się rozwikłać gęstą sieć wątpliwości, jakie — niby nagła zadymka śnieżna — zawsze nasuwają się w nieznanej przytłaczającej swym ogromem i mrokiem kniei — przy mrukliwym i zwykle mało rozumiejącym duszę myśliwego przewodniku. Czasem się przystaje dla zorientowania się w sytuacji — wabi się parę razy i, słysząc pomyślną odpowiedź, brnie się dalej. Gdy byk znajdzie się w odległości pewnego strzału wówczas luneta donosi nam czy to jest sztuka kapitalna i — albo pada strzał, albo lufa sztucera ze zniechęceniem powoli się opuszcza... Jakaż to dopiero radość rozpiera serce myśliwego, gdy staje nad powalonym władcą o cudnej koronie szesnastaka... a nawet dwudziestaka! Bardzo często jednakże wszystkie trudy i marzenia kończą się niczym! Albo jeleń zostaje spłoszony przez kłusownika, lub w ogóle się przenosi na inny stok. Wówczas trzeba się brać do innej sztuki, którą po tonie poryków na poczekaniu się obiera... Lecz nie zawsze szczęście sprzyja myśliwemu — popada on czasem w niełaskę św. Huberta i wszystkie jelenie milkną jak zaklęte! Czas mija szybko — dzień nadchodzi, długi dzień rojeń i oczekiwania przy dymiącym piecyku w ciasnej kolibie, dobroczynnie rozgrzewającym skostniałe członki. Wszystkie te trudy i niepowodzenia zniesie niejednokrotnie każdy, kto tylko przeżył choć raz czarowne chwile zbratania się z dziką naturą, wchłaniającą duszę ludzką, biorącą ją w jasyr — na zawsze! Czar rykowiska — to słodka trucizna przenikająca każdą cząstkę jaźni człowieka, nakazująca mu powracać stale do jej wieczystego źródliska — do kniej karpackich na gody jelenie!

Na niżu, w borach Pomorza np. lub w Puszczy Białowieskiej rykowisko ma również wielki urok, lecz jednak równać się nie może z rykowiskiem w górach, chociażby dlatego, że trudy zdobywania zwierza, będące rozkoszą dla prawdziwego myśliwego-turysty, w kniejach nizinnych dzięki wszelkim udogodnieniom schodzą do minimum.

Szczególnie myśliwym zagranicznym warto zalecić polowanie w górach, gdyż tylko wtedy, prócz pięknego trofeum — wieńca jelenia karpackiego — zdobędą oni garść cennych przeżyć wysnutych z zetknięcia się z dziką naturą i poznają najwyższe piękno dziewiczych zakątków Polskiej Ziemi.

Teraz wszyscy myśliwi, zarówno krajowi jak i zagraniczni, mają wielkie udogodnienie; zakupywanie odstrzałów jeleni na rykowisku w dobrach prywatnych i lasach państwowych ułatwia nowopowstała placówka — Referat Łowiectwa przy Lidze Popierania Turystyki (Warszawa, Mokotowska 61). Powstanie tej placówki cały świat myśliwski powinien powitać z prawdziwą radością, gdyż z jednej strony udostępnia ona szerszemu ogółowi skarby naszych łowisk i powiększa przeto ogólne dochody z łowiectwa płynące, z drugiej zaś szerzy za granicą propagandę rodzimego łowiectwa, kojarząc ruch turystyczny z myślistwem.

Na wszystkie strony świata płynie z Karpat dalekich tęskny władczy zew jelenia. Tyle obietnic, tyle rozkoszy utajonych, marzeń pierwotnych tkwi w tym poryku! Drga w odpowiedzi serce myśliwego, gna go nieprzeparta tęsknota — hen — do kniej przepastnych, na połoniny niedostępne, na szutrowiska i płaje — tam, gdzie się odbywa w tej chwili cudne misterium przyrody, którego urok cały tkwi w słowie magicznym — Rykowisko!

W. Lindemann von Falkenau
Dyrekcja Naczelna L. P. w Warszawie.



TURYSTYKA NĘCI



Widok na Wisłę.

Fot. St. Kolowiec.

Poniżej drukujemy nadesłane nam przez czytelnika „Turysty w Polsce“ ucznia lwowskiego Henryka Łastowieckiego wrażenia z wycieczki do Sandomierza. Wrażenia te są wymownym przykładem, jak silnie pociąga turystyka młodzież i jak olbrzymie wartości właśnie dla młodzieży przedstawia.

Już od dawna śniłem o tym, żeby zobaczyć Sandomierz. Dlaczego właśnie Sandomierz a nie przypuśćmy Kraków, tego nie wiem. Być może, że wzmianka w gazecie, że Sandomierz ma stać się w przyszłości drugą Gdynią, nasunęła mi to pragnienie. Nie będę jednak roztrząsać tej kwestii szerzej, bo nie jest to potrzebne w tym miejscu. Postanowiłem zobaczyć — to wystarcza. Grosz do grosza zebrałem 20 złotych. Rower pożyczyłem u kolegi, lecz jeszcze się trochę wahałem „Jechać czy nie?“ Aż oto pewnego dnia zjawia się u mnie Antek i mówi:

„Wiesz co? mam ochotę pojechać gdzieś na rowerze ale nie wiem dokąd“.

„Możeby tak do Sandomierza“ — poddaję mu plan.

„No, a co tam ciekawego zobaczysz“ — zainteresował się Antek. Wytłumaczyłem mu w kilku słowach. Namyślał się.

„Dobrze“ — wyrzekł wreszcie „Jedziemy“.

W pół godziny potem byliśmy już w drodze —

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Ciało spoczywa na siodełku roweru, płuca pracują ze wzmożoną siłą, krew szybciej krąży. Jedziemy i jedziemy. Radość bezdenna przepełnia serca. Jak okiem sięgnąć widać lasy, pola zasiane bujnym zbożem, łąki pastwiska. Mijamy rzeczki, jedziemy przez wsie i miasteczka. Zmienia się charakter ziem. Wjechaliśmy w rozległą dolinę Sanu. Równina niczym nieprzerwana ciągnie się w dal! Obramowanie stanowią lasy lub małe pagórki.

Jednostajnie prężą się muskuły u nóg, rośnie ilość kilometrów przebytych, odległość zmniejsza się stopniowo, ale stale.

Daje się odczuwać lekkie zmęczenie. Trzeba spocząć. Ale gdzie?

Rozglądamy się dokoła. W oddali rysuje się jakiś most — pewno na Wisłoku. Zbliżamy się doń szybko — już jesteśmy obok.

Krótki odpoczynek, posiłek i kąpiel rzeczna zwracają utraconą energię.

Wyruszamy dalej znowu wsie i miasteczka, lasy, pola.

Czas ucieka...

Przed wieczorem ujrzeliśmy cel naszej podróży — Sandomierz.

Miasto oblane promieniami zachodzącego słońca, rozłożyło się po przeciwnej stronie Wisły. Całe położone na wzgórzu, strzeliło ku niebu basztami i wieżami kościołów. Całość to jakaś wielojęzyczna piramida, zaczerwieniona od słońca u szczytu — pogrążona w fioletowych cieniach u podnóża — Jeszcze niżej błyszczą fale Wisły, przecięte białym wężem drogi.

Tego dnia nie wjechaliśmy do miasta, ale udaliśmy się na spoczynek do pobliskiej wsi.

— — — — — — — — — —

Słońce wysoko wzniosło się w przestworza.

Skrzypnęły drzwi stodoły. Wyruszyliśmy do miasta. Droga wiedzie przez most na Wiśle. Potężnie rozlewa swe wody królowa rzek. Hen daleko ciągnie się tafla srebrzysta.

Na lewo widać przystań „Vistuli“ i budynek L. K. M. Jaskółki bezszelestnie przebiegają w różnych kierunkach. Jakieś dziwne szczęście drży w powietrzu.

Minęliśmy most, skręcamy ulicą na lewo. Widać potężny zamek, obecnie zamieniony na więzienie. Nerwowo przechadza się strażnik pod bramą.

Rowery prowadzimy w rękach — wchodzimy do miasta.

Ale oto uwaga skierowuje się na inny obiekt. Stylowy Ratusz — renesansowa attyka. Przed nim, za nim i po bokach zgromadziły się już przekupki i przekupnie. Zachwalają swój towar. Kręcą się gromady małych i starych Żydków w czarnych chałatach.

Udajemy się na wieżę ratuszową. Przez małe okienko obserwujemy miasto. W pierwszym rzędzie w oczy nam wpada srebrna wstęga wiślana. Poprzez zarośla nadbrzeżne przechodzimy wzrokiem do pierwszych chat. Chwilę obserwujemy dachy domów i wieże kościelne.



Ratusz w Sandomierzu.

Fot. St. Kolowiec.



Polichromia w katedrze.

Fot. St. Kolowiec.

Przechodzimy do drugiego okienka, od strony wschodniej. W tej części miasto jest podzielone potężną doliną. Po przeciwnej stronie doliny widać kościółek i kilka domków.

W szybkim tempie przebiegamy kilka uliczek, mijamy głęboki wąwóz i stajemy przed sztachetami kościoła. Widok jest ogromnie ciekawy. Kościół zbudowany z czerwonej cegły pokruszonej miejscami zębem czasu.

Z trudem wyszukujemy kościelną. Jest to może 80-letnia staruszka. Otwiera nam drzwi — wchodzimy do wnętrza. Nader prymitywne ornamenty zdobią ściany i tylko tu i ówdzie widać napisy łacińskie i małe obrazki. Żadnych rzeźb, prostota a całość tchnie starością. Od kobieciny dowiadujemy się, że ten kościół zbudowano w XII wieku.

Dziękujemy starowinie i udajemy się do miasta. Teraz z kolei oglądamy katedrę. Drzwi są otwarte. Wchodzimy do środka. Wnętrze jakoby galeria obrazów. Oglądamy każdy z osobna, podziwiamy ołtarz.

Wychodzimy. Drapiemy się na bramę Opatowską. Kręcimy się bez celu ulicami — Nagle — Jakiś nowoczesny budynek zajaśniał białymi ścianami. Skąd się tu wziął? — Nie odpowiada zupełnie otoczeniu. Czytam napis — Poczta. W mózgu odbywa się jakaś dziwna reakcja. Pojawia się chaos myślowy. Pogrążam się w marzeniu. Widzę Sandomierz przyszłości.

Sterczy tu las kominów fabrycznych — miasto wre ruchem, bucha dymami, sapie tętnem maszyn. Biegną w dal druty wysokiego napięcia. Port „Vistuli“ upodobnił się do Gdyni. Potężne dźwigi niby olbrzymy dźwigają na swych barkach towary i wyładowują je na okręty. Ze świstem i hukiem przebiegają lokomotywy. Kręcą się masy robotników. Nie ma bezrobocia. Wszędzie radość, szczęście, zadowolenie.

Lwów, 23. IX. 1937.

BRZEŻANY



Brzeżany, widok spod klasztoru. Fot. H. Poddębski.

Podole — kresowa ziemia — od wieków była terenem nieustannych wojen z koczowniczymi Tatarami, z Turkami i Kozakami, którzy zwabieni bogactwem Rzeczypospolitej ciągnęli z południa i wschodu ze stepów czarnomorskich do bogatych ludnych miast naszego kraju po łupy i niewolników.

Wszystkie drogi od Morza Czarnego w głąb Rzeczypospolitej prowadziły właśnie przez żyzną, licznymi rzekami poprzecinaną ziemię podolską.

Aby niedopuścić najeźdźców w głąb kraju budowano na Podolu na zboczach dolin rzecznych liczne zamki i grody warowne, fortyfikowano miasta, osadzano w tej ziemi najwaleczniejszych rycerzy.

Brzeżany zawdzięczają swe powstanie walecznej rodzinie rycerzy Sieniawskich. Mikołaj Sieniawski wódz polskich wojsk, hetman wielki koronny, otrzymał za dzielność i bitność od króla Zygmunta I ziemię nad Złotą Lipą i tu wzniósł zamek obronny: „Bogu na chwałę i na obronę wiernych chrześcijan". Przez trzysta lat ród wodzów i hetmanów Sieniawskich panował na Opolu na brzeżańskim zamku, który dzięki ich zapobiegliwej, światłej działalności był nie tylko wielką fortecą, o której mury rozbijały się liczne czambuły tatarskie, a nawet dwukrotnie w roku 1675 i 1766 armie tureckie, ale i ośrodkiem życia kulturalnego i ogniskiem wiary. Pod jego obronnymi murami rozrosło się bowiem szybko piękne miasto, ozdobione licznymi świątyniami, ośrodek cywilizacji łacińskiej na Kresach. Panowie Sieniawscy wierni tradycji rodowej, która uczyniła ich nazwisko synonimem bitnego patriotyzmu, nieocenionych zasług, światłego przodownictwa w życiu kulturalnym narodu, uczyli przez trzysta lat ludność ziemi podolskiej kunsztu i moralności rycerskiej, żołnierskiego honoru, miłości ojczyzny, sztuki i wiedzy. Potężny ród Sieniawskich wygasł za Augusta Sasa na Adamie Mikołaju, kasztelanie krakowskim, najbogatszym magnacie ówczesnej Polski. Olbrzymie dobra Sieniawskich z Brzeżanami i Puławami z ręką jego córki Zofii wydanej za mąż za ks. Augusta Czartoryskiego przeszły w dom Czartoryskich, zaś Brzeżany później dostały się w ręce Potockich. Wspaniała rezydencja Sieniawskich przestała być siedzibą późniejszych właścicieli, a zamek brzeżański opuszczony popadał powoli w ruinę póki nie został zajęty na koszary austriackie.

Obecnie z tych dawnych czasów pozostały w Brzeżanach liczne pamiątki, w których zamknięte są wspomnienia o bohaterskich, pracowitych dawnych tego miasta obywatelach.

Zachowały się więc do dni naszych mury zamku z wspaniałą kaplicą w której zachwycają oko zwiedzających marmurowe i alabastrowe pomniki nagrobkowe rodu Sieniawskich. Strzegą grobów zasłużonych hetmanów kunsztownie rzeźbione postacie bogiń: Mądrości, Sztuki i Siły, które są synonimami kunsztu życiowego spoczywających w grobach mężów.

Zamek, ongiś jeden z najwarowniejszych w Rzeczypospolitej, jeden z najwspanialej urządzonych, zamienia się w ruinę. Bogactwa i ozdoby komnat zamkowych rozgrabiło dawno żołdactwo austriackie, które obrazy sprowadzone z Włoch i Flandrii pokrajało na worki i całkowicie zniszczyło urządzenie wnętrz. Siły przyrody dzieło zniszczenia kontynuują. Sypią się więc mury, niechronione, niekonserwowane. Czas, najwyższy czas, uderzyć na alarm, by jedna z najcenniejszych pamiątek po Przedrozbiorowej Polsce Mocarstwowej bezpowrotnie nie została utracona.

W samym mieście turyści podziwiają kształtny gotycki kościół farny zbudowany z końcem XV w. z kamienia ciosowego, ozdobiony wewnątrz pięknym wielkim ołtarzem i dębowymi rzeźbionymi konfesjonałami.

Na wzgórzu nad miastem panuje kościół i klasztor Bernardynów otoczony jak i kościół farny murem obronnym. U wejścia do kościoła Bernardynów zwracają uwagę wiernych piękne profilowane odrzwia kamienne, a wewnątrz cudowny obraz Wniebowzięcia ściąga licznych pielgrzymów w dzień odpustu dnia 13 czerwca.

Ozdobione są ponadto Brzeżany, malowniczo rozrzucone nad jeziorem na zboczach jaru Złotej Lipy, kościółkiem ormiańskim, cerkwią św. Trójcy z XVII w. ratuszem zbudowanym przez rodzinę Potockich w 1811 r. a obok niego pomnikiem króla Sobieskiego.

Na „Adamówce" znajduje się mała kapliczka w miejscu bitwy Polaków z Moskalami w 1709 r. Kilka parterowych drewnianych dworków szlacheckich z ganeczkami uzupełnia pamiątki przeszłości.

W jednym z takich domków (dziś już nie istnieje) urodził się nasz Wódz Naczelny, który w Brzeżanach przeżył swe dzieciństwo, ukończył gimnazjum, otrzymał maturę i spędzał wszystkie swoje wakacje w czasie studiów w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych.

Są dziś Brzeżany schludnym, gospodarnie rządzonym miasteczkiem powiatowym. O wartości społecznej Brzeżańczyków świadczy chociażby taki fakt z niedawnej jego przeszłości. Brzeżany były jednym z tych nielicznych miast w Małopolsce, które pomimo toczącej się wojny bezpośrednio pod jego murami przez cały czas zachowały swój samorząd, nawet w czasie okupacji rosyjskiej. Szereg inwestycyj przeprowadzonych w latach ostatnich do walorów krajobrazowych i architektonicznych dodał nowe — cywilizacyjne.

A że walory krajobrazowe niepospolitej są wartości mówi o tym chociażby popularny wiersz Słowackiego z Jana Bieleckiego —

„Pan Brzeżan w cudnej mieszka okolicy".

Żywy nurt życia społecznego i gospodarczego obok walorów krajobrazowych i artystycznych czyni z Brzeżan prawdziwą perłę naszych Kresów, perłę, o której mówi przysłowie, że „niedaleko z Brzeżan do Raju".

Raj — położony od Brzeżan w odległości zaledwie... 2 km — to majątek Potockich (dziś własność fundacji J. Potockiego) z pięknym renesansowym pałacykiem myśliwskim i obszernym parkiem. Więc choć nie jest to raj, o którym marzą wierni, poznanie Brzeżan daje tyle głębokich wzruszeń, że nasze Organizacje turystyczne powinny udostępnić zwiedzanie Miasta Marszałka Śmigłego-Rydza całemu społeczeństwu.

Ludomir Rubach.



Brzeżany, poczta zamkowa. Fot. H. Poddębski.

REZERWAT ŚREDNIOWIECZA

W czasie mojej tegorocznej wakacyjnej wędrówki wybrałem się do jednego z tych miejsc zabytkowych w Polsce, o których mało się wie, a jeszcze mniej mówi i pisze, do Szydłowa. Korzystając z cudownej, sierpniowej pogody, ruszyłem w drogę z Kielc autobusem P.K.P., który wypchany był dosłownie po brzegi sobotnią publicznością, udającą się do Buska-Zdroju. Po godzinie takiej „komfortowej" jazdy wysiadłem w Chmielniku, miasteczku powiatowym o tak typowej dla naszych stosunków żydowskiej fizjognomii. I tutaj dopiero zaczęła się istotna część mojej wyprawy, dwie godziny chłopskim zaprzęgiem po drodze, nie przypominającej ani na chwilę nawet autostrady. Ale trudy podróży opłaciły się sowicie. Jechałem wiedząc, że zobaczę miasteczko jedyne już może w Polsce otoczone do dzisiejszego dnia murami obronnymi, wiedziałem coś niecoś o gotyckim kościele i gotycko-renesansowej synagodze, lecz to co ujrzałem przeszło moje najśmielsze oczekiwania.

Już z daleka widać ciekawą sylwetę miasteczka o groźnie sterczących basztach i tak charakterystycznym, stromym zarysie dachu kościelnego. Wrażenie potęguje się jeszcze z chwilą zbliżania się do miasteczka. Przed jadącym otwiera się nagle głęboki wąwóz, do którego zjechawszy trzeba z trudem wydostać się na przeciwległy brzeg dość wyniosłego wzgórza. A sylweta miasta rośnie i potężnieje, strzępy murów piętrzą się groźnie tuż nad naszymi głowami, by w końcu po ostrym i stromym zakręcie wpuścić nas do wnętrza przez bramę wjazdową, tak wyniosłą i tak niesamowitą, że wrażenie odebrane porównać można tylko do efektów dekoracji teatralnych, oglądanych na scenie!

Po przejeździe przez bramę, wąska uliczka ciasno zabudowana, nieciekawy rynek ze wspomnieniem kazimierzowskiego ratusza, zburzonego w XIX w. i w końcu staję przed szydłowską plebanią. Jest godzina 8-ma wieczór, już późno jak na małomiasteczkowe stosunki. Witam się z księdzem proboszczem, niezwykle czcigodnym i sympatycznym staruszkiem, o którego gościnności dawno już słyszałem. Początkowa, łatwo zrozumiała nieufność wobec obcego gościa prędko się rozwiewa i po przeczytaniu listu polecającego oraz wyjawieniu celu mej podróży zamienia się w niezwykłą serdeczność.

Na następny dzień jest jeszcze wcześnie, gdy wymykam się z plebanii by oglądane wczoraj przy zapadającym już zmroku obiekty obejrzeć nareszcie w całej krasie i okazałości, w blasku porannego słońca.

Miasteczko założone przez Kazimierza Wielkiego, o z natury niedostępnym położeniu na szczycie wzgórza, otoczone zostało murami obronnymi, w obrębie których znalazły się i kościół gotycki pod wezwaniem św. Władysława i synagoga i zamek tak zwany Esterki, będący już dzisiaj w ruinie. Mury miejskie budowane niezwykle masywnie z dzikiego kamienia z okładziną ciosową i zaopatrzone blankami, od strony zamku stromo opadające ku strumieniowi płynącemu na dnie wąwozu, otoczone są z pozostałych stron głębokim rowem, pozostałością dawnej fosy. Najlepiej zachowaną i świeżo odrestaurowaną jest brama wjazdowa zwana Krakowską, gotycka, później ozdobiona attyką renesansową. Dziś — z powodu zniszczenia ścian bocznych i sklepienia łącznie z dachem — robi wrażenie dwóch odrębnych bram, o smutnie sterczących ścianach (zewnętrznej i wewnętrznej). Druga brama miejska, tak zwana Opatowska znajduje się już dzisiaj w kompletnej ruinie. Nazwy obu bram świadczą, że miasteczko leżało na dawnym trakcie z Krakowa do Opatowa.

Najciekawszym jednak zabytkiem Szydłowa jest kościół parafialny, pamiętający jeszcze czasy Kazimierza Wielkiego. Jest to okazały przedstawiciel ceglanego gotyku z dobrze zachowanymi, ciosowymi fragmentami architektonicznymi i niezwykle stromym gontowym dachem, który swym srebrzystym połyskiem świetnie harmonizuje z intensywną czerwienią cegieł i otaczającą zielenią. Cały zabytek dobrze zachowany, jedyny ślad zniszczenia widać w szczytowej ścianie frontowej (zachodniej), gdzie górna część pięknego gotyckiego szczytu zastąpiona została zwykłym szalowaniem z desek. Obchodząc kościół dokoła uderza nas raptem niezwykły widok: coś jakby obrazek z rewolucji hiszpańskiej, lecz nie, to nie są skazańcy ustawieni pod murem, to tylko trzy figury kamienne w silnym oświetleniu słonecznym oparte rzędem o mur kościelny, bardzo zniszczone, a przedstawiające — zdaje się — ewangelistów nadnaturalnej wielkości, uparcie nasuwają to przykre porównanie.

Wchodzę do wnętrza. Uderza mnie obca na ogół gotykowi duża jasność; w powietrzu unosi się jeszcze słodki zapach kadzidła i ziół. Kościół jednonawowy, kryty stropem płaskim, jedynie prezbiterium a zwłaszcza zakrystia swym przepięknym sklepieniem żebrowym zdradzają gotyckie pochodzenie. Ciekawy również główny portal gotycki o bogatym profilowaniu, którego ostrołuk zwężając się ku dołowi nasuwa wspomnienia architektury maurytańskiej. W kościele zwracają uwagę rzeźbione w drzewie i bogato złocone, późno-renesansowe ołtarze o widocznych wpływach flamandzkich.

Z innych zabytków Szydłowa godnych uwagi wymienić należy kościółek gotycki W. W. Świętych położony jednak już poza obrębem murów obronnych i skromny budynek szpitaliku Św. Ducha.

Po całym dniu pełnym niezapomnianych wrażeń z żalem żegnam się z Szydłc rem i jego gościnnymi gospodarzami. Wracam z głębokim przeświadczeniem, że Szydłów, dzięki położeniu na uboczu oraz oszczędzeniu go przez wojnę to do dziś dnia świetnie zachowany rezerwat ducha epoki średniowiecza i jego materialnej kultury, to prawdziwa rewelacja godna zwiedzenia przez każdego, kogo interesuje przeszłość Polski i jej pomniki.

Andrzej Nitsch.



Kościół parafialny w Szydłowie. Fot. A. Nitsch.



Gontowy dach kościoła. Fot. A. Nitsch.



Figury kamienne pod murem kościoła. Fot. A. Nitsch.

PRACE INWESTYCYJNE L. P. T.



Budowa kolei linowo-terenowej na Górę Parkową w Krynicy.

Jak wiadomo głównym zadaniem Ligi Popierania Turystyki, obok organizacji turystyki masowej, jest tworzenie inwestycji turystycznych.

Na tym polu posiada już Liga pewien znaczny dorobek, a w ostatnich czasach przedsięwzięto znowu szereg prac, które ten dorobek zwiększą.

KOLEJ GÓRSKA W KRYNICY

Donosiliśmy już o budowie kolejki górskiej w Krynicy.

Zawiązana staraniem Ligi Popierania Turystyki spółka pod firmą „Kolej Górska w Krynicy", w której Liga Popierania Turystyki posiada 75% udziałów, przystąpiła w lecie b. r. do budowy kolei linowo-terenowej na Górę Parkową w Krynicy. Góra Parkowa wznosi się bezpośrednio nad deptakiem na wysokość ponad 160 m. Budowana kolej umożliwi w krótkim czasie — bo zaledwie w ciągu 4½ minut — dostanie się na szczyt tej góry. W sezonie zimowym kolej będzie tym samym obsługiwać istniejący tor saneczkowy, zaliczający się do najpiękniejszych torów w Europie, oraz udostępni zjazdy narciarskie na trasie około 6 i pół km. Ważnym szczegółem jest przy tym, że zarówno zjazdy narciarskie jak i tor saneczkowy kończą się tuż przy dolnej stacji kolei.

Kolej będzie wykonana jako linia wąskotorowa o szerokości toru 1 m; na torowisku ziemnym i podkładzie z tłucznia ułożone będą szyny. Ruch wozów, każdy o pojemności 50 osób, będzie się odbywał wahadłowo, t. zn.: w czasie zjazdu jednego wozu z góry na dół, drugi wjeżdżać będzie równocześnie z dołu w górę. Pośrodku trasy, długości około 700 m, znajdować się będzie mijalnia, umożliwiająca wozom mijanie się. W ciągu godziny można będzie przewieźć około 660 osób. Napęd kolejki (elektryczny) znajduje się w górnym budynku stacji, na Górze Parkowej.

Spadki na trasie wynoszą od 19—26 procent; torowisko przekracza w trzech miejscach istniejące chodniki parkowe i w jednym miejscu tor saneczkowy, i tam wykonane zostały mosty kamienne, bądź też żelbetowe.

Na stacji dolnej znajdzie pomieszczenie obszerny lokal na skład saneczek i nart, oraz warsztat reperacyjny, na stacji górnej przewidziane są: restauracja i kawiarnia z obszernymi tarasami oraz budowa basenu kąpielowego i plaży.

Budowa jest obecnie w pełnym toku: torowisko i mosty ukończone, wszelkie urządzenia mechaniczne i elektryczne znajdują się w drodze, podkłady żelazne na miejscu. Do ułożenia całkowitej nawierzchni i do montażu urządzeń mechanicznych i elektrycznych przystąpi spółka w pierwszych dniach listopada. Czynione są usilne starania, aby kolej oddać do użytku publicznego około 15 grudnia br., co umożliwi wyzyskanie jej dla celów narciarskich i saneczkarskich już w bieżącym sezonie zimowym.

GARAŻ SAMOCHODOWY W ZAKOPANEM

W dniu 23 września br. przystąpiła Liga Popierania Turystyki do budowy nowoczesnego garażu samochodowego w Zakopanem na skrzyżowaniu ulic Stara Polana i Sienkiewicza, w pobliżu wylotu budującej się szosy z Krakowa.

Garaż ma na celu realizację koniecznych już dzisiaj wobec wzrostu motoryzacji potrzeb rozrastającego się uzdrowiska, ściągającego zewsząd turystów i sportowców. Obiekt będzie wykonany w dwóch etapach i jest przewidziany na 150 samochodów i 20 autobusów. W pierwszym etapie budowy garaż będzie zdolny do pomieszczenia 20 autobusów oraz 50 samochodów. Do zimy garaż będzie wyciągnięty pod dach, a wykończenie urządzeń wewnętrznych przeciągnie się z konieczności do wiosny. Poza niedużym hotelem turystycznym, zawierającym 9 pokoi i mogącym pomieścić około 30 osób, garaż obejmie: dół rewizyjny dla mycia samochodów, warsztat mechaniczny, skład części i narzędzi, pracownię stolarską i tapicerską, akumulatornię, urządzenie elektrotechniczne, służące do kontroli instalacji elektrycznej w samochodach, wulkanizatornię oraz sklep, w którym będzie można nabyć części zamienne i akcesoria.

Całość garażu, wykonanego w dwóch etapach, zostanie oddana dopiero po otwarciu szosy Kraków—Zakopane.

W budowie zrealizowane będzie wyposażenie jak najbardziej nowoczesne jak urządzenia wentylacyjne, przeciwpożarowe pianogeneratory gaszące mieszanką mydła i wody, centralne ogrzewanie oraz kanalizacja z oczyszczaniem ścieków benzynowych. Przy wejściu staną dwie pompy benzynowe, zawierające różne typy używanych benzyn i potrzebne smary.

W obecnej chwili wykonywane są roboty ziemne, które postępują raźnie naprzód.

HOTEL TURYSTYCZNY W AUGUSTOWIE

Na przeciwległym krańcu Rzeczplitej z myślą o poparciu turystyki i sportów wodnych, przystąpiła Liga do realizacji innego dzieła.

Na konferencji, odbytej ostatnio w Augustowie zapadła decyzja rozpoczęcia budowy Hotelu Turystycznego Ligi Popierania Turystyki nad jeziorem Necko, koło Augustowa. Przeznaczony pod budowę teren położony jest na południowo-zachodnich stokach t. zw. Białej Góry, wznoszącej się około 20 m nad jeziorem. Projekt terenowy przewiduje urządzenie portu wstępnego przy brzegu jeziora, skąd kanałem połączenie do portu zimowego. Założenie parkowe, w pięknym wysokopiennym lesie sosnowym przewiduje: garaż, park samochodowy o pojemności 200 wozów, stację benzynową, stację obsługi samochodów, place sportowo-rozrywkowe (tenis, koszykówka, siatkówka, dancing na powietrzu i pływający, pływalnię podzieloną na basen dla dzieci i nieumiejących pływać), zaś dla użytku w zimie skocznię narciarską na Białej Górze.

Sam budynek będzie murowany, przy ogólnej kubaturze około 7.000 m³ podzielony zostanie na część reprezentacyjno-rozrywkową, zdolną pomieścić około 400 osób, oraz część hotelową, o pojemności około 250 osób.

Budynek będzie wyposażony we wszystkie nowoczesne udogodnienia higieniczne i sanitarne, przy czym pokoje zaopatrzone będą w bieżącą wodę zimną i gorącą. Od budynku do jeziora wieść będą nasłonecznione tarasy (solaria) do największej nad jeziorami Augustowskimi plaży.

W obecnej chwili budowa jest już rozpoczęta, a od stacji kolejowej Augustów—port wykonuje się drogę bitą szerokości około 10 m przy czym zaznaczyć należy, że budynek odległy będzie od tej stacji zaledwie o 200 m. Przed zimą budynek ma być doprowadzony pod dach, a na sezon letni oddany do użytku publicznego.

K. K.

KRONIKA TURYSTYCZNA

ŻYCIE ORGANIZACYJNE

KONFERENCJA PROGRAMOWA SEZONU ZIMOWEGO odbyła się w Krakowie dnia 16 października 1937 pod przewodnictwem wiceprezesa Polskiego Związku Narciarskiego red. St. Faechera gromadząc kilkuset uczestników, reprezentujących kluby i stowarzyszenia narciarskie i turystyczne, związki popierania turystyki, uzdrowiska i gminy zainteresowane w turystyce i sportach zimowych, jak również przedstawicieli władz, urzędów i instytucji.

Przemówienie powitalne imieniem p. Ministra Komunikacji wygłosił naczelnik Wydziału Turystyki M. K. dr Henryk Szatkowski, po czym konferencja wyłoniła trzy komisje: programową pod przewodnictwem płk. Wir-Konasa, komunikacyjną pod przewodnictwem radcy St. Kelickiego i propagandową pod przewodnictwem dr A. Zielińskiego.

Komisje te przedyskutowały i przedstawiły następnie na plenum szereg postulatów i dezyderatów w dziedzinie komunikacyjnej i propagandowej jak również program imprez zimowych, obejmujący 350 pozycji. Program ten w skróceniu podajemy na innym miejscu.

Ważniejsze postulaty wyłonione na konferencji dotyczyły: dziedziny rozkładu kolejowego, rozkładu autobusów PKP i postulatów drogowych, dziedziny taryfowej i wreszcie spraw ogólnych, pozostających w łączności z komunikacją dla celów turystycznych. Postulaty te przedłożone zostały miarodajnym władzom do rozstrzygnięcia i stanowić będą w obecnym okresie przygotowywania zimowego rozkładu jazdy cenny materiał uzupełniający.

Na uwagę zasługuje domaganie się aby uruchomiono nowy pociąg week-endowy z Warszawy do Zakopanego, z odjazdem w dni przedświąteczne około godz. 16-tej i z przyjazdem do Zakopanego około północy. Powrót tego pociągu następowałby z Zakopanego w dni poświąteczne, ok. godz. 15-tej, z przyjazdem do Warszawy około godz. 24-tej. Pociąg ten byłby ważną inowacją, gdyż umożliwiałby dogodny powrót z Tatr tym turystom, którzy mają do dyspozycji jeszcze jeden dzień wolny po święcie. Natomiast dla tych, którzy muszą wcześniej powracać — stałyby dzień przedtem do dyspozycji wieczorne zakopiańskie pociągi normalnego kursowania. Dodać wypada, że pociąg ten szedłby przez Radom—Kraków, a zatem zyskaliby na tej inowacji także i narciarze krakowscy.

Domagano się także wprowadzenia bezpośredniego pociągu weekendowego z Warszawy przez Lublin, Rozwadów, Przemyśl, Lwów do Sławska i Ławocznego względnie do Sianek. Pociąg ten składałby się z dwóch części dzielonych w Przemyślu i wysyłanych do Sianek oraz do Sławska. Odjazd z Warszawy następowałby o godz. 21,30, przyjazd do Sławska we wczesnych godzinach rannych. Powrót ze Sławska projektuje się w godzinach wieczornych, a przyjazd do stolicy we wczesnych godzinach porannych. Uległyby także znacznemu polepszeniu połączenia ze Siankami, ostatnio dość szwankujące.

Domagano się dalej: 1) wprowadzenia niedzielnego bezpośredniego połączenia Gdańska i Gdyni przez Wierzycę do Kościerzyny; 2) uruchomienia z powrotem pociągu weekendowego na szlaku Stanisławów—Worochta; 3) przedłużenia okresu kursowania pociągu wychodzącego z Zakopanego o g. 18,25 w kierunku Krakowa i Warszawy, aż do dnia 15-go maja 1938 r.; 4) wprowadzenia wagonów stałej komunikacji z Przemyśla do Sianek (poza weekendem), a to celem uniknięcia dwukrotnego przesiadania — w Chyrowie i Samborze; 5) utrzymania dotychczasowego pociągu wycieczkowego z Bielska w kierunku Żywca i Jeleśni; 6) uruchomienia nowego pociągu weekendowego z Bielska przez Suchą do Zakopanego z odjazdem o godz. 14-tej w dni przedświąteczne i podobnego pociągu szybkobieżnego „lux-torpeda"; 7) wprowadzenia pociągu weekendowego ze Lwowa do Ławocznego, o biegu tak przyspieszonym, aby czas przejazdu w jedną stronę nie był dłuższy, jak trzy godziny.

Z innych postulatów na uwagę zasługują domagania się, aby wprowadzić cały szereg wagonów bezpośredniej komunikacji, w najbardziej żywotnych relacjach turystycznych.

Z postulatów propagandowych nadmienić należy wnioski o wydanie plakatów propagandowych dla Beskidów Śląskich, Żywieczczyzny i Karpat Wschodnich, wniosek o zacieśnienie współpracy organizacji narciarskich z biurami podróży i związkami popierania turystyki, wniosek o stworzenie reprezentacyjnego polskiego filmu narciarskiego etc.

PROGRAM IMPREZ SPORTOWYCH I TURYSTYCZNYCH W SEZONIE ZIMOWYM 1937-1938 R.

Na terenie Karpat Zachodnich i ich podnóża:

ROK 1937

GRUDZIEŃ

25—27. Krynica — Świąteczny turniej hokejowy w konkurencji międzynarodowej o puchar przechodni F-my Alfa
26. Zakopane — Konkurs skoków na Krokwi
31. Zakopane — VII Międzynarodowe zawody łyżwiarskie w jeździe figurowej o Mistrzostwo Zakopanego

ROK 1938

STYCZEŃ

1—2. Zakopane — VII Międzynarodowe zawody łyżwiarskie w jeździe figurowej o Mistrzostwo Zakopanego
1—6. Krynica — XI Międzynarodowy turniej hokejowy o Mistrzostwo Krynicy
1—2. Wisła — Zawody Narciarskie „Otwarcie sezonu zimowego w Beskidzie Śląskim"
2. Zakopane — Międzynarodowy konkurs skoków na Krokwi.
4—9. Krynica — Międzynarodowe zawody jubileuszowe Sekcji Narciarskiej A. Z. S. Kraków
5—6. Zakopane — Międzynarodowy mecz hokejowy.
6. Zakopane — Drużynowy konkurs skoków na Krokwi
9. Zakopane — Otwarcie toru wyścigowego, X Jubileuszowe ogólno-polskie zawody konne pod protektoratem Pana Prezydenta R. P.
9—18. Zakopane — Zawody konne
15—16. Zakopane — Zawody narciarskie o memoriał śp. Wójcickiego w konkurencjach klasycznych
15—16. Krynica — Zawody saneczkarskie o Mistrzostwo Krynicy
16. Zakopane — Konkurs o puchar przechodni Pana Prezydenta R. P. w ramach zawodów konnych
20—22. Rabka — Zawody narciarskie o Mistrzostwo V. Krakowskiego Okręgu PZN w konkurencjach klasycznych
20—23. Zwardoń — Mistrzostwa VI Śląskiego Okręgu PZN
22—24. Zakopane — Zawody Narciarskie o Mistrzostwo IV Podhalańskiego Okręgu PZN w konkurencjach klasycznych
22—23. Zakopane — Mistrzostwa Polski łyżwiarskie klasy A w jeździe figurowej.
23—27. Zakopane — Zimowe wyścigi konne z totalizatorem
24—25. Marsz Szlakiem I Brygady Legionów
29—30. Zakopane — Zawody łyżwiarskie Polska—Łotwa w jeździe figurowej
30. Krynica — Jubileusz K. T. N.
30. I.—9. II. VII Raid Kolejowo-Narciarski wzdłuż Karpat Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa

LUTY

1—2. Katowice — Mistrzostwa Polski łyżwiarskie w klasie B w jeździe figurowej
1—2. Krynica — Zawody saneczkarskie o Mistrzostwo Polski i puchar Dyr. Loteczki
2—7. Zakopane — XIX Międzynarodowe Zawody Narciarskie o Mistrzostwo Polski
2—5. Krynica — Turniej hokejowy
5—6. Zakopane — Automobilowy zjazd gwiaździsty z całej Polski
9—10. Zakopane — Międzynarodowe pokazy jazdy figurowej na lodzie
10. Istebna — Mistrzostwa narciarskie 21 Dywizji Piechoty Górskiej
10—13. Zwardoń — Związkowe harcerskie zawody narciarskie
11—13. Wisła — Międzynarodowe Zawody Narciarskie
12—13. Zakopane — Międzynarodowy mecz hokejowy
13. Zakopane — Jazda zimowa Krakowskiego Klubu Automobilowego
13. Zakopane — 10-ty dzień wyścigów konnych o „Wielką nagrodę Tatr imienia red. Dąbrowskiego".
13. Milówka — II Międzynarodowe Zawody w biegach zjazdowych o puchar Beskidu Wysokiego ZTTN „Makkabi"
16—20. Rabka — Wędrówka gwiaździsta „Skimka" Kraków
19—22. Szczyrk — Zawody narciarskie Tow. Schlesischer Wintersportverein w Katowicach
26—27. Szczyrk — Mistrzostwa VI. Śląskiego Okręgu PZN w konkurencji zjazdowej
27. Rabka — Konkurs skoków

MARZEC

5—6. Zawody Narciarskie Wojskowych Klubów Sportowych ogólnopolskie
6. Mistrzostwa V Krakowskiego Okręgu PZN w konkurencjach zjazdowych
12—13. Zakopane — Zawody narciarskie o memoriał śp. Wójcickiego w konkurencjach zjazdowych
15—25. Zakopane — Mistrzostwa Narciarskie 21 Dywizji Piechoty Górskiej, ciąg dalszy
19—20. Dol. Chochołowska — Mistrzostwa I. Warsz. Okręgu PZN w biegach zjazdowych
26—27. Zakopane — Mistrzostwa IV. Podhalańskiego Okręgu PZN w konkurencjach zjazdowych (w konkurencji międzynarodowej)

KWIECIEŃ

17—18. Zakopane — Międzynarodowe zawody narciarskie „Zakończenie sezonu"
18. Zakopane — Zawody pływackie w cieplicach Jaszczurówki

Na terenie Beskidów Wschodnich i Małopolski Wschodniej

GRUDZIEŃ

ROK 1937

19. Lwów — Konkurs skoków w Brzuchowicach
26. Worochta — Otwarcie sezonu zimowego

ROK 1938

STYCZEŃ

2. Worochta — Otwarty konkurs skoków
15—16. Lwów — Zawody narciarskie w kombinacji norweskiej
16. Sławsko — Bieg zjazdowy z Trościana
16. Worochta — Zawody narciarskie w kombinacji norweskiej
16. Orów — Zawody narciarskie o nagrodę SN PTT Drohobycz
20—22. Lwów — Zawody narciarskie o Mistrzostwo III. Lwowskiego Okręgu PZN w konkurencjach klasycznych
20—22. Rozłucz — Zawody Narciarskie o Mistrzostwo VIII. Przemyskiego Okręgu PZN w konkurencjach klasycznych
29—30. Iwonicz — Międzyklubowe Zawody Narciarskie

LUTY

1. Lwów — Drużynowy konkurs skoków
12—13. Lwów — Międzynarodowe Zawody Narciarskie
13. Orów — Narciarski mecz międzymiastowy Borysław—Drohobycz—Sambor
17—19. Worochta — Marsz Huculskim Szlakiem II Brygady Legionów
19—20. Worochta — Międzysekcyjne Zawody Narciarskie PTT o puchar Czarnohorski
27. Lwów — Konkurs skoków w Brzuchowicach

27. Sławsko — Drużynowy bieg zjazdowy
27—28. Pikuj — Mistrzostwa VIII Przemyskiego Okręgu PZN w konkurencjach zjazdowych (ewentualnie 5—6 marca).

MARZEC

6. Sławsko — Bieg zjazdowy z Trościana
12—13. Pikuj — Kombinacja alpejska
13. Bieg zjazdowy w Czarnohorze
27. Czarnohora — Mistrzostwa III Lwowskiego Okręgu PZN w konkurencjach zjazdowych i o puchar Karpat Wsch.

KWIECIEŃ

9—10. Czarnohora — Zawody w kombinacji alpejskiej o memoriał śp. Chlipalskiego i śp. Tokarza.

Na terenach nizinnych i na Kresach Wschodnich:

ROK 1938

STYCZEŃ

6. Wilno — Mecz hokejowy Wilno—Królewiec
15—16. Suwałki — Zawody o Mistrzostwo łyżwiarskie pojezierza suwalsko-augustowskiego w jeździe szybkiej
21—23. Wilno — Zawody narciarskie o mistrzostwo II Wileńskiego Okręgu PZN w konkurencjach klasycznych
29—30. Warszawa — Międzynarodowe Zawody łyżwiarskie Polska—Łotwa w jeździe szybkiej
Mistrzostwa Polski łyżwiarskie klasy A w jeździe szybkiej
30. Wilno — Propagandowy konkurs skoków i bieg okrężny dookoła Wilna.

LUTY

2. Wilno — Propagandowe popisy łyżwiarskie ewentualnie w konkurencji międzynarodowej
5—6. Suwałki — Mistrzostwa łyżwiarskie Polski Wschodniej w jeździe szybkiej i figurowej
5—6. Bydgoszcz — Mistrzostwa Pomorza łyżwiarskie w jeździe szybkiej
13. Wilno — Bieg narciarski 30 km.
20—21. Grodno — Narciarskie zawody okręgowe.
26—27. Wilno — Marsz Szlakiem Marszałka J. Piłsudskiego Zułów—Wilno

---

I. ZJAZD PRZEWODNICZĄCYCH DELEGATUR LIGI POPIERANIA TURYSTYKI. Liga Popierania Turystyki wychodząc z założenia, że wszelkiego rodzaju poczynania, czy to w zakresie inwestycyjnym czy też organizacyjno-turystycznym, winny opierać się na koordynacji i wzajemnym porozumieniu, — zwołała w dniu 28 października br. zjazd reprezentantów poszczególnych okręgów kolejowych — Przewodniczących Delegatur L. P. T.

Na zjeździe powyższym przewodniczył Wiceprezes Rady Głównej L. P. T. inż. Aleksander Bobkowski, Podsekretarz Stanu Ministerstwa Komunikacji.

Zagajając posiedzenie serdecznie powitał obecnych. W krótkich lecz dobitnych słowach podkreśla dotychczasową działalność L. P. T. wspominając o celach i zadaniach Ligi, zwraca uwagę na jej społeczne podstawy i wyjaśnia pobudki, dla których stworzono tę organizację.

Chodziło bowiem założycielom o nawiązanie kontaktu z różnymi zrzeszeniami i stowarzyszeniami w terenie, do czego zbiurokratyzowana kolej, związana ścisłymi przepisami nie mogła się przystosować. Liga jest zatem prawą ręką kolei we wszelkiego rodzaju poczynaniach turystycznych. W dalszym ciągu, wyjaśniając ogólne założenia Ligi, podkreśla dobitnie, że jest ona placówką społeczną w przeciwieństwie do biur podróży, które są jedynie tylko przedsiębiorstwami handlowymi. Dlatego też biura te nie powinny uważać Ligi za konkurenta — a za instytucję nadrzędną dla spraw turystyki na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Linia rozwoju Ligi Popierania Turystyki idzie stale i zdecydowanie w górę, o czym świadczą niezbicie cyfry osiągnięte tak dzięki pracy Zarządu Głównego, jak i poszczególnych Delegatur.

Dr H. Szatkowski, naczelnik Wydziału Turystyki Ministerstwa Kom., Delegat Rady Głównej L. P. T. do Zarządu Głównego, nawiązując do zagajenia podkreśla w swym referacie doniosłe znaczenie Ligi Popierania Turystyki w polityce turystycznej Ministerstwa Komunikacji, wykazując niezbicie celowość tak istnienia Ligi, jako też pracy jej i owoców dotychczasowej działalności w oparciu o Ministerstwo Komunikacji.

W dalszym ciągu ściśle i fachowe sprawy L. P. T. były poruszane w referacie, wygłoszonym przez zast. nacz. J. Szelichowskiego. Osią główną tego referatu było przedstawienie doniosłej roli Delegatur Ligi Popierania Turystyki, w założeniach oraz zagadnieniach turystyki masowej. Wyniki pracy po dwuletniej działalności wykazały, że Delegatury, pracując z zapałem i entuzjazmem stale podnoszą swój poziom pracy, która wydaje coraz to lepsze owoce.

Delegat. Katowice wystawiła własnym kosztem ładny budynek dla Biura Turystycznego L. P. T. w Wiśle; Wilno zakupiło duży obszar gruntu nad jeziorem Narocz na którym będzie w przyszłości budowany Hotel Turystyczny L. P. T.

Następnie mgr Adam Dobiecki, nacz. Wydziału Handlowo-Taryfowego Ministerstwa Komunikacji, członek Komisji Rewizyjnej L. P. T., wygłaszając referat wykazuje, jak Liga Popierania Turystyki stała się żywotną i konieczną placówką akwizycyjną dla Polskich Kolei Państwowych.

Mgr St. Breuer w wygłoszonym referacie przedstawił rachunkowość Delegatur L. P. T. w świetle praktycznego wykonania.

Minister Bobkowski, poza porządkiem obrad, przypomina obecnym że w myśl uchwały Rady Głównej Ligi Popierania Turystyki z dn. 21. VI. 1936 r. stworzono na terenie Ligi placówkę naukową dla badań nad koniunkturą turystyczną w Polsce — pod nazwą: Komisja Studiów Ligi Popierania Turystyki z siedzibą w Krakowie. Przewodniczącym tej Komisji i odpowiedzialnym za wyniki jej prac jest Wiceprezes Zarządu Głównego red. Stanisław Faecher, kierownikiem zaś jest dr Stanisław Leszczycki, st. asystent przy U. J. w Krakowie. Komisja Studiów L. P. T. współpracuje ściśle ze Studium Turyzmu przy U. J., które to studium jest pierwszą w Polsce wyższą placówką naukową dla spraw turystycznych, pomyślaną na wzór tego rodzaju zagranicznych zakładów naukowych.

Po zreferowaniu sprawozdań z okresu dwuletniej działalności poszczególnych Delegatur okręgu: Katowickiego, Krakowskiego, Lwowskiego, Poznańskiego, Radomskiego, Toruńskiego, Warszawskiego i Wileńskiego, przystąpiono do szczegółowej dyskusji, oraz do uchwalenia wniosków dla prac wytycznych przy organizowaniu spraw turystyki w Polsce.

W końcu obecni Przewodniczący Delegatur wyrazili wdzięczność Zarządowi Głównemu L. P. T. za zorganizowanie tego zjazdu, z przebiegu bowiem obrad, referatów i sprawozdań mogli zobrazować sobie całość poglądu na sprawy turystyczne w świetle założeń L. P.T.

Na tym Podsekretarz Stanu inż. A. Bobkowski, wiceprezes Rady Głównej L. P. T. zamknął obrady, dziękując obecnym za przybycie.

INWESTYCJE TURYSTYCZNE

REZERWAT W KRZYWOPŁOTACH. W końcu września odbyła się w Olkuszu konferencja organizacyj społecznych i wojskowych w sprawie prac około tworzenia rezerwatu w Krzywopłotach, mającego objąć pola bitew z 1863 r. i z 1914 r. Pobojowisko legionowe wraz z rowami strzeleckimi ma zostać przywrócone do stanu i wyglądu z 1914 r. Zamiast kopców granicznych będą zasadzone jarzębiny i świerki a na załamaniach linii granicznych będą stały słupy kamienne z orłami i maciejówkami. Buduje się drogę do przyszłego rezerwatu z Rabsztyna, opodal w Bydlinie przystąpiono do budowy szkoły-pomnika ku czci Marszałka Piłsudskiego, porządkuje się cmentarz wojenny i kaplicę. Na cele rezerwatu, który wraz z okolicznymi atrakcjami krajoznawczymi (Pustynia Błędowska, ruiny zamku w Rabsztynie, skałki Jury Krakowskiej, dobre tereny narciarskie itd.), wykupiono 5 ha ziemi. Oddział P. T. T. w Zagłębiu Dąbrowskim zakupił parcelę w pobliżu organizowanego rezerwatu, który wraz z otoczeniem stanie się niewątpliwie ośrodkiem turystyki w tych stronach; na parceli tej buduje się obecnie wygodne schronisko turystyczne dla obsługi licznie zapowiadającego się ruchu turystycznego i narciarskiego w. mil.

ZAWODOWI PRZEWODNICY W KARPATACH WSCHODNICH. Oddział Stanisławowski P. T. T. zorganizował latem br. w Worochcie specjalny kurs dla kandydatów na fachowych przewodników górskich po Czarnohorze i Gorganach. Na kursie tym wyszkolono na przewodników 19 uczestników kursu, zaznajamiając ich z podstawowymi wiadomościami z dziedziny topografii, terenoznawstwa, turystyki i ratownictwa. Przewodnicy ci rekrutują się z miejscowej ludności huculskiej. w. mil.

CZYTELNIA PRZEWODNIKÓW I MAP. Krakowski Oddział Pol. Tow. Krajoznawczego w lokalu swym przy ul. Grodzkiej 64 (gmach Instytutu Geograficznego Uniw. Jagiellońskiego) otworzył czytelnię przewodników i map po Polsce i zagranicy, a to dla poparcia ruchu turystycznego i ułatwienia szerokim rzeszom turystów dotarcia do starszej i bieżącej literatury turystycznej (letniej i zimowej) i krajoznawczej. Czytelnia czynna jest zimą 3 razy tygodniowo, w sezonie letnim zaś codziennie. w. mil.

WYSTAWA ŁOWIECKA W BERLINIE. Organizowana przez niemieckie sfery łowieckie wystawa w Berlinie jest ośrodkiem zainteresowania całego świata myśliwskiego. Udział Polski jest wielkim sukcesem, albowiem około $^5/_6$ wszystkich przewidzianych nagród zostało przyznanych polskim eksponatom. Uzupełnieniem wystawy jest zorganizowany przez Ligę Popierania Turystyki w porozumieniu z Związkiem Polskich Towarzystw Łowieckich referat łowiecki przy LPT, który udziela wszystkich informacyj i ułatwia polowania w Polsce przede wszystkim dla cudzoziemców. Referat łowiecki debiutował na wystawie wspaniałym wydawnictwem o Polsce jako terenie łowieckim, wydanym w językach niemieckim, francuskim i angielskim, stojącym na poziomie najlepszych tego rodzaju wydawnictw zagranicznych.



Wspaniałe trofeum z Karpat — ozdoba wystawy berlińskiej.

UKOŃCZONO SZLAK TURYSTYCZNY MORSKIE OKO—SZPIGLASOWA PRZEŁĘCZ. Niedawno ukończono w Tatrach budowę turystycznego szlaku na odcinku od Morskiego Oka do Przełęczy Szpiglasowej. Energicznie prowadzone roboty zdołano doprowadzić do końca przed nastaniem warunków zimowych, urzeczywistniając w ten sposób projekt powzięty jeszcze latem br. Obecnie na całej przestrzeni od Morskiego Oka aż na Szpiglasową Przełęcz ściele się pierwszorzędny szlak turystyczny, wybudowany według wszelkich wymogów technicznych i zastosowany do potrzeb masowego ruchu wycieczkowego.

Odcinek Morskie Oko—Szpiglasowa, jest częścią wielkiej magistrali turystycznej, która już w przyszłym roku połączy dwie największe atrakcje w Tatrach, a mianowicie Kasprowy Wierch z Morskim Okiem, perłą jezior tatrzańskich. Turysta, który wyjedzie kolejką na Kasprowy Wierch będzie mógł doskonałą technicznie magistralą przejść kilka godzin przez Beskid, Liliowe, Walentkową, Gładką Przełęcz, Kotelnicę, Liptowskie Mury i Szpiglasową Przełęcz do Morskiego Oka, odbywając wspaniałą pod względem widokowym wędrówkę graniami Tatr.

NOWE I ODNOWIONE SZLAKI TURYSTYCZNE W BESKIDACH ZACHODNICH. W Beskidach Zachodnich przeprowadził Oddział Babiogórski P. T. T. korekturę szlaków turystycznych w okolicy Hali Lipowskiej; w masywie Babiej Góry tenże Oddział P. T. T. przejął konserwację tych szlaków, którymi zajmowało się dotychczas Tow. Beskidenverein z Bielska. Na konferencji z organami Lasów Państwowych ustalono sposób przeprowadzenia i opieki nad szlakami, opatrzonymi kierunkowymi tykami narciarskimi oraz uzgodniono sprawę przeprowadzenia nowego znakowania (barwą zieloną) od nadleśnictwa w Zubrzycy Górnej do Sokolicy w Grani Babiej Góry.

Oddział Jordanowski P. T. T. przeprowadził oczekiwaną od dawna kapitalną naprawę odcinka głównego szlaku karpackiego na trasie od przełęczy Krowianki przez Policę—Naroże—Bystrzak—Bystrę—Jordanów ku Rabce. Jednocześnie został (barwą żółtą) wyznakowany, nowy i b. dogodny, szlak z Makowa przez Białą—Juszczyn—osiedla Kaczmarczyków — na Policę, odnowiono szlaki dojściowe przez Sidzinę na Psią Dolinę i Malinowe, skrót z Osielca ku Narożu i Policy, ustawiono drogowskazy i tablice orientacyjne.

Odnowione zostały też przez P. T. T. szlaki w Gorcach i na Spiszu Polskim i Podhalu.

Wiele czasu i energii pochłania odnawianie słupów i tablic drogowskazowych. w. mil.

NOWE SZLAKI NARCIARSKIE W TATRACH. Do szeregu szlaków narciarskich powstających corocznie na terenie Tatr polskich dodać należy dwa nowe szlaki zimowe, przeprowadzone w ramach programu prac zimowych Pol. Tow. Tatrzańskiego w Tatrach. Pierwszy z nich, to jedna z najdłuższych tras zjazdowych w Tatrach: z Hali Królowej Wyżnej przez Halę pod Kopieńcem—Cyrhlę Toporową — do Jaszczurówki. Trasa ta przeprowadzona przez Oddział Warszawski P. T. T. i Sekcję Narciarską P. T. T. w Zakopanem kosztem 500 zł, połączyła w sposób możliwie najdogodniejszy Halę Gąsienicową ze Zakopanem, dając możność zupełnie długiego i wygodnego zjazdu narciarzom nawet nieco wprawnym. Drugim szlakiem, to nowa droga, specjalnie narciarska od Wodogrzmotów Mickiewicza do schroniska Oddz. Krakowskiego P. T. T. w Roztoce. Schronisko to odczuwało dotąd brak łatwej trasy zjazdowej od szosy, możliwej do przebycia z dużym nawet obciążeniem. Dopiero w sezonie bieżącym usunięta została ta bolączka przez przeprowadzenie wspomnianej drogi, zbudowanej kosztem około 200 zł przez Oddział P. T. T. w Krakowie i SN. P. T. T. w Zakopanem. Na miejscu tym dodać też należy, że jak w innych latach tak i w roku bieżącym uzupełnia SN. P. T. T. w Zakopanem znakowanie i tyczkowanie szlaków narciarskich na całym terenie Tatr Polskich ze sum przyjmowanych na ten cel przez Zarząd Główny Polsk. Tow. Tatrzańskiego.

J. K. P.



Stacja kolejki na Łomnicę, przy Kamiennym Stawie.

KOLEJKA NA ŁOMNICĘ. Prace prowadzone około budowy kolejki linowej na Łomnicę postępują szybko naprzód. Sfery słowackie liczą się poważnie z doprowadzeniem jeszcze w tym roku trasy do Kamiennego Stawu i otwarciem ruchu dla narciarzy. Obecnie montowane są liny, budynki dolne są już zupełnie gotowe, budynek przy Kamiennym Stawie na wykończeniu. Ta pierwsza część kolejki posiadać będzie znaczenie narciarskie, choć zjazdy z Kamiennego Stawu nie należą do najlepszych po słowackiej stronie Tatr. Natomiast znaczenie turystyczne i narciarskie ostatniego odcinka kolejki na szczyt Łomnicy, jest problematyczne. Jeżeli ktoś pojedzie to chyba dla sensacji i widoku, rzeczywiście wspaniałego. Natomiast nie można uważać Łomnicy za punkt wyjścia dla turystyki masowej lub narciarskiej. Prace jednak i na ostatnim odcinku są w toku w całej pełni, powodując pewne utrudnienia w ruchu turystycznym.

PIŚMIENNICTWO

Z. KLEMENSIEWICZ. „Turystyka wysokogórska", Warszawa 1937, wyd. Gł. Księgarni Wojskowej, str. 120, rys. 43, cena zł. 4.40. — Autor znany pionier taternictwa i narciarstwa dał nam podręcznik, będący ulepszonym i znacznie unowocześnionym wydaniem znakomitych „Zasad taternictwa" (wyd. Lwów 1913, t. 2 publikacyj Sekcji Turystycznej Tow. Tatrzańskiego). Książeczka tego rodzaju była w nowym wydaniu niezbędna zarówno wobec zmian, które zaszły w sposobach i rozmiarach uprawiania turystyki górskiej w ciągu ostatniego ćwierćwiecza, jak też wobec wyczerpania się starych zapasów pierwszej publikacji. Wydana zgrabnie i estetycznie, stanie się „Turystyka niewątpliwie pomocą dla kursów, wycieczek i obozów wysokogórskich — wzorem podobnych wydawnictw zagranicznych — włoskich, francuskich, austriackich i in. Dziełko zawiera też wiele wskazówek cennych dla alpinistów, którzy mają do czynienia z terenami lodowcowymi i wysokogórskimi stromymi polami śnieżnymi. W układaniu tych działów pomocne były autorowi jego doświadczenia wysokogórskie z Alp.

w. mil.

NR. 10—11

WYDAJE:
LIGA POPIERANIA TURYSTYKI
WARSZAWA—KRAKÓW
ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:
KRAKÓW, UL. PIŁSUDSKIEGO 19
DRUKARNIA NARODOWA W KRAKOWIE

Członkowie Polskiego Tow. Tatrzańskiego, Polskiego Zw. Narciarskiego i Polskiego Zw. Kajakowego, otrzymują wydawnictwo bezpłatnie

TURYSTA W POLSCE
MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY TURYSTYCE
ROCZNIK III.

PAŹDZIERNIK—LISTOPAD 1937

REDAGUJE:
KOMITET REDAKCYJNY
REDAKTOR:
STANISŁAW FAECHER

Informacyj w sprawie ogłoszeń udziela BIURO LIGI POPIERANIA TURYSTYKI — Warszawa, ul. Mokotowska 61

TURYSTA W POLSCE

Opłata pocztowa uiszczona gotówką

Nr. 10—11, PAŹDZIERNIK—LISTOPAD 1937, Rok III

Adres Redakcji: Kraków, ul. J. Piłsudskiego 19



Wnętrze katedry w Sandomierz